航空ファン
KOKU~FAN

ワイドカラー
WIDE COLOUR
中島
集戦闘機



☆特 集☆
F-X候補機を再検討する ①F-15
米航空博物館用に復元された C.202
ラバウルに残存する旧日本軍用機ルポ

'76 JANUARY 1

BUNRIN-DO JAPAN

飛行テスト中のMRCA　3号機

8月5日にランカシャー州のBACワートン飛行場で初飛行、飛行テストをつづけているMRCAの原型3号機（03）。



MRCA 03 in flight test





エール・フランスのコンコルド

1月からパリ／リオデジャネイロ間に就航するために新塗装でお化粧したエール・フランスのコンコルド（量産5号機）。

戦術空軍に配属されたF-15

F-15 Eagle of 555th TFS



F-15イーグルは，1974年に11月(に) 番機のTF-15が戦術空軍に引渡されたが，以後順次受領して，アリゾナ州ルーク空軍基地では，同機で編成した最初の部隊，第58戦術戦闘訓練連隊〈58th TFTW〉第555戦術戦闘飛行隊〈555th TFS〉が錬成訓練中である。1976年初めには，同機の最初の実戦部隊が編成されることになっており，1977年にはオランダにある在欧米空軍〈USAFE〉のソレステルベルグ空軍基地にも，同機の部隊が派遣される。写真はアリゾナの砂漠の上を飛ぶ555 TFSのF-15イーグル。

米空母ニミッツ（CVN-68）の搭載機

Aircraft aboard USS Nimitz (CVN-68)
(Photo: Inter-Air Press)





去る9月中旬，イギリスのポーツマス港に寄航した米原子力空母ニミッツの搭載機。（上）第86攻撃飛行隊（VA-86）のA-7EコルセアII。（下）第82攻撃飛行隊（VA-82）のA-7E。VA-86は以前に空母コーラルシー，VA-82はアメリカに配属されていたが，当時とくらべて，尾翼マークはほとんど同じ。(Photo; Inter-Air Press)





KA-6D of VA-35

〔上〕同じく空母ニミッツの搭載機で，第35攻撃飛行隊（VA-35）"パンサーズ"のKA-6Dイントルーダー。VA-35は空母エンタープライズに搭載されて来日しているなじみの部隊で，おなじみの黒ひょうの尾翼マーク。
〔下〕第9偵察攻撃飛行隊（RVAH-9）のRA-5Cビジランティ。

(Photo; Inter-Air Press)

RA-5C of RVAH-9



カラー特集； 海兵隊のファントム

U.S. Marine's Phantoms

ワシントンＤＣの海軍航空施設飛行場を基地としている第321海兵予備役戦闘攻撃飛行隊（VMFA-321）所属のF-4B。



F-4B of VMFA-321



第314海兵戦闘飛行隊（VMFA-314）のF-4N。フロリダ州ジャクソンビル空軍基地で撮影。

F-4N of VMFA-314 (Photo: R.E. Kling)



〔上・下〕これもジャクソンビル空軍基地で撮影した第３海兵混成偵察飛行隊（ＶＭＣＪ-3）のF-4B。滑走中と離陸のスナップ。

(Photo; R.E. Kling)

F-4B of VMCJ-3



西ドイツの英空軍ジャガー部隊







RAF Jaguar and Phantom aircraft of No. 14 Squadron at RAF Bruggen. (Photo: Inter-Air Press)

西ドイツのブラッケンに駐留する英空軍第14スコードロンは，これまで装備機はFGR.2ファントムであったが，12月1日付でジャガーGR.1に機種改変，西ドイツに駐留する最初のジャガー部隊となる。写真上・左は8月15日日に同基地で撮影したジャガーGR.1。この時点では，ジャガーとファントム（写真下）の混成である。



英・米空軍のキャンベラ爆撃機



USAF's B-57G Canberra night interdictor

⬆機首にレドームのふくらみがついた米空軍のB-57G。夜間攻撃用として，ベトナム戦でも使われた。米空軍のキャンベラの最終型である。

⬇コテスモア基地の英空軍第360スコードロンが，ECMの訓練機として使っているキャンベラT.Mk.17。バルバス（球根状）ノーズにした機体である。



Bulbous-nosed T. 17 Canberra of 360 Sqdn. RAF



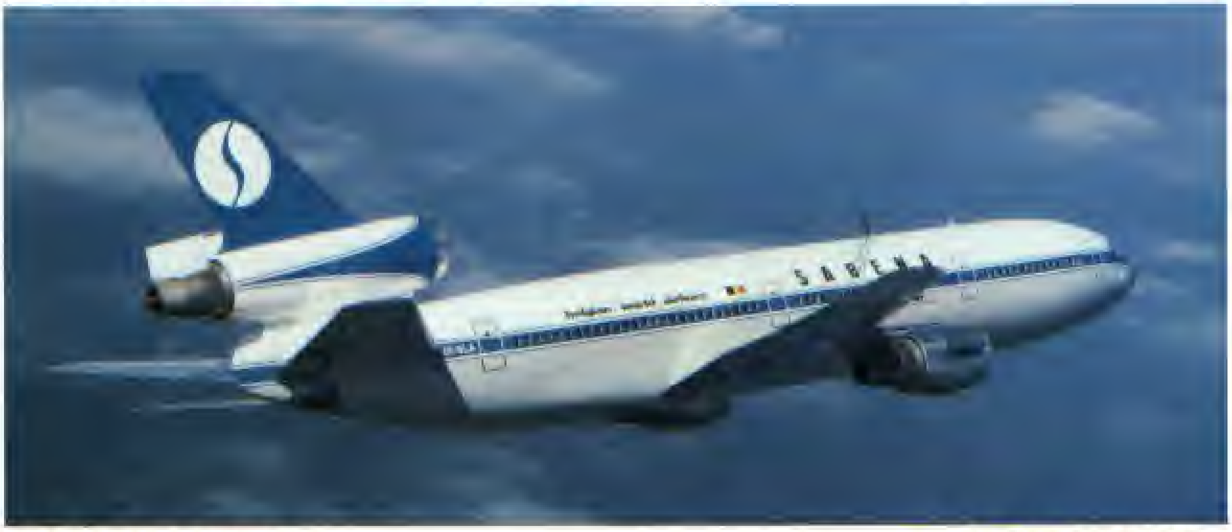
英空軍でFCS（火器管制装置）テストのために機首を改造したキャンベラ。

UK-buit Canberra modified for FCS test



世界のジェット・エアライナー ⑦

↑ フィンランド航空のDC-10-30



↑ サベナ航空のDC-10-30CF

↓ 日本航空のDC-10-40



◈オーストラリア空軍の F-111C◈



(Photo: Inter-Air Press)

(Photo; Inter-Air Press)



オーストラリア空軍が24機のF-111Aを発注したのは13年前の1963年10月。オーストラリア向けのF-111Aは主翼端を延ばし，降着装置を強化するなどの改造をしてF-111Cと呼ばれ，その1号機は1968年9月にアメリカでオーストラリア空軍側に引渡されたが，その後主翼の可変翼接合部の構造強化などで手間どり，オーストラリアへの配備は大幅に遅れることになった。

その間，オーストラリア空軍は米空軍のF-4Eファントム24機を借りうけ，アンバレイ基地のB.20キャンベラ爆撃機に代えて，1970年から73年まで使っている。

最初の6機のF-111Cがオーストラリアに到着したのは1973年6月1日。同年12月までに24機のF-111Cがそろい，現在アンバレイ基地の第82連隊第1飛行隊と第6飛行隊が同機で編成され，写真のように実戦配備についている。

RAAF'S F-111C at RAAF Amberley



(Photo: Inter-Air Press)

(Photo; Inter-Air Press)



前ページと同じく，オーストラリアのクイーンズ州ブリスベンの近郊にあるアンバレイ空軍基地のF-111C。F-111Aの胴体に戦闘爆撃型のFB-111Aの主翼を付けたもので，主翼両端がF-111Aよりも各3ft（0.91m）ずつ延ばされており，降着装置も重量増加にみあった強化したものにしている。オーストラリア空軍ではそのほか，米空軍と協力して，鳥の衝突にそなえて風防を強化するテストも行なっている。



(Photo; Inter-Air Press)



米空軍でも問題の多かったF-111。10年近くも遅れてやっと制式化することになったオーストラリア空軍でも，使ってみると維持費の高いのが悩みのタネ。当初，同空軍では24機のF-111Cのうち6機を，戦闘偵察型のRF-111Cに改造する計画であったが，この案は廃棄して，専用の偵察ポッドを開発することになった。下の写真の主翼下に装備しているのは訓練用爆弾のディスペンサー。下側が爆弾のように開いて，小型爆弾を投下する。



(Photo: Inter-Air Press)



(Photo; Inter-Air Press)



前ページと同じくアンバレイ基地のオーストラリア空軍のF-111C。上の写真では，垂直尾翼上端の探知器スキャナ，エンジン・ノズル両わきのＥＣＭアンテナ収納部，水平安定板とその後端に突き出た警報アンテナなど同機の後部の細かいところがよくわかる。

左の写真は中央部のクローズアップで，横に立てかけてあるボーデング・ラダの前方にＡＯＡ〔向え角〕トランスデューサ，その下方の"E"の文字の部分は外部電源接続口，その後方で，左側パイロットのあたまのうしろにまるく見えるパネル内には外部キャノピー・コントロール装備が収められている。なお左側のパイロットはF-111Cへの転換教育で最初の飛行を終え，右側の教官から祝福を受けているところである。

⬆ F-111C rear view showing the afterburner cans on P & W TF30-P-3 turbofans.

⬅ Pilot undergoing conversion to F-111(left)receives congratulations from instructor(right) after first flight.

(Photo; Inter-Air Press)



“外装”をしたMRCA

MRCA carries external stores

〔上〕主翼下のパイロンに長距離用フェリイ燃料タンクを吊して飛ぶMRCAの2号機。イギリスのBACワートン飛行場でテスト中。主翼下に装備をしてテストしたのは，この2号機が最初である。イタリアでテスト中の原型5号機も，まもなく同じように“外装”してのテストに入る予定。〔下〕インド空軍が装備しているアントノフAn-12。An-12はインド空軍の主力輸送機で，現在約30機を保有している。

Antonov An-12, India A.F.
(Photo; John Wianich)

インド空軍のAn-12





H.S. Super Trident Threes delivered to CAAC

中国民航のトライデント3

（上）中国民航（CAAC）に引渡されたスーパートライデント3。同航空では，現在12機のトライデント2を運航中であるが，ひきつづいてスーパートライデント3を35機発注しており，うち2機がこのほど引渡された。

（下）ナイジェリア空軍では6機のC-130Hを発注していたが，その1番機がこのほどマリエッタのロッキード工場で初飛行，同国空軍に引渡された。同機は軍用輸送のほかに，国内開発にも広く利用される。

ナイジエリア空軍のC-130H

Lockheed C-130H, Nigeria A.F.



(Photos dy Inter-Air Press)

ブラッケン基地の
ジャガーとファントム



Jaguar and Phantom at RAF Bruggen, Germany.



西ドイツのブラッケン基地に駐留しているイギリス空軍第14飛行隊は、在独英空軍の部隊の中でジャガーGR.1に機種変更した最初の部隊である。







訓練飛行に出発するジャガーＧＲ.Ｉ。胴体中央下面に訓練爆弾を装備している。



Jaguar GR.1 of No.14Squadron.



滑走路に向うジャガーGR.1。このページ下は第14飛行隊のエンブレム。







Phantom FGR.2 of No.14Squadron.





このページは第14飛行隊のファントムＦＧＲ.2。現在同飛行隊ではジャガーとファントムを使用しているが、ファントムは今年12月１日までに全機フェーズアウト（引退）する予定である。

エドワーズ基地の
ファイターたち



先月号で第57戦闘機武器連隊（57Fighter Weapons Wing）所属のT－38Aを紹介したが、今回は、同連隊で、新しい武器の開発、テストに使用されている戦闘機を紹介しよう。

(Photos dy F.B.Mormilloo)

このページ上はロケット弾ポッドを装備したF-4E。下は右翼にKMU-353（M84電子誘導爆弾）、左翼にAGM－65マベリックミサイルを装備したF-4E。





第57戦闘機武器連隊（57FWW）第66戦闘機武器飛行隊（66FWS）所属のF-105G。胴体下側面にQRC-380ECMブリスターを装備、左翼にスタンダードARM（Anti-Radiation Missile）を装備している。











A-7Dコルセア II。第57FWWの戦闘機武器教官の養成コースである戦闘機武器学校（Fighter Weapons School）の所属機。





このページはネリス基地にある第474戦術戦闘連隊（474ＴＦＷ）第442戦術戦闘訓練飛行隊（442ＴＦＴＳ）所属のＦ-111Ｅ。





航空祭だより







秋は航空祭のシーズン。今年も10月から11月にかけて各地の自衛隊航空基地で航空祭が開催された。このページ上３枚は、10月10日、百里基地におけるブルーインパルスとC-1。下は10月19日、木更津基地のV-107。









上は百里基地航空祭で編隊飛行するF-104JとF-4EJ。この写真は祝賀飛行を終えて着陸したRF-4E。



三沢基地で武装展示されたF-86F。



航空自衛隊の各基地では、海兵隊のAV-8Aも特別参加してファンを楽しませた。



三沢基地の展示機。



ふぉーとにゅーす



10月下旬、アエロスパシャルの武装ヘリ、ＳＡ.342ガゼルが来日した。これは同社が数ヵ国をデモフライトしてまわっていたもので日本は最後の訪問国。機体は砂漠迷彩がされていて、胴体両側面にロケットランチャー、操縦席左上部には照準装置が取付けられている。









上と中左はこの秋に行なわれた韓国の国軍記念日の式典で、上空を祝賀飛行する韓国空軍のF-5戦闘機。上は空軍のアクロバットチーム。





去る9月、アルジェリア、サウジアラビア両国でデモフライトを行なった、フォッカーVFW614短距離旅客機。下はバダナ空港における同機。中右はアルジェリアのハッシーマレル空港を離陸するVFW614。





来年1月から、エールフランスと英国航空がコンコルドを就航させることになった。上は新塗装で飛行中のエールフランスのコンコルド。右中は同機の客室。同社では1月からパリ－リオデジャネイロ間に就航する。





ルフトハンザ・ドイツ航空は来年4月から3機のエアバスA300B2を就航させるが、その1号機の工場[illegible]



スナップだより



厚木基地を離陸する空母キティーホ
ーク所属ＶＡＱ-139のＥＡ-6Ｂ（
沢市　遠藤　尚）。

航空自衛隊松島基地の臨時第21飛行隊のＴ-
練習機。尾翼のマークは赤地に白（愛知県
穂科岳昭）。



空母ミッドウェイに分遣隊で載っている、Ｖ
ＭＦＰ-3のＲＦ-4Ｂ。同隊はＶＭＣＪ-1から
変ったもの（昭島市　山内裕之）。



ワイドカラー
WIDE COLOUR

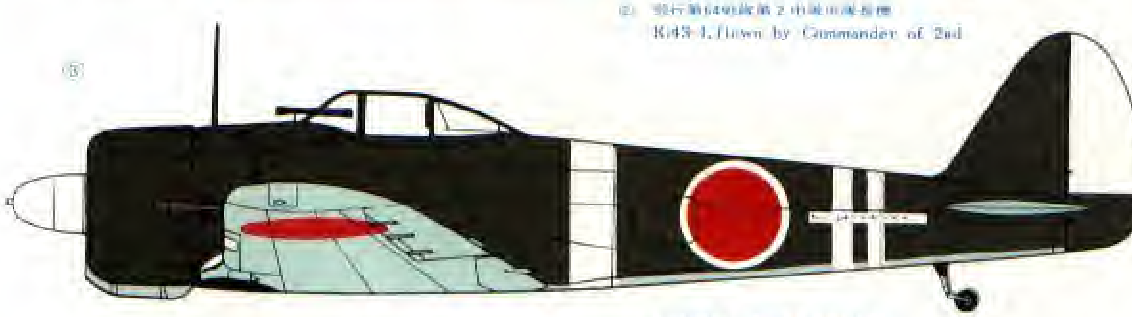
NAKAJIMA Ki43-I HAYABUSA



① 飛行第11戦隊（2代）所属機
Ki43-I, No. 11 SENTAI (2nd)



② 飛行第64戦隊第2中隊中隊長機
Ki43-I, flown by Commander of 2nd
CHUTAI, No. 64 SENTAI



③ 飛行第1戦隊（2代）戦隊長機
Ki43-I, flown by Commander of
No. 1 SENTAI (2nd)



④ 飛行第64戦隊第3中隊機
Ki43-I, 3rd CHUTAI, No. 64 SENTAI



⑤ 飛行第50戦隊第1中隊機
Ki43-I,1st CHUTAI, No. 50 SENTAI

© K.Hashimoto



↑Polyetheline covers the wheels to protect the strut and tires from chemicals.

アメリカの国立航空宇宙博物館
展示用に復元した　マッキ C.202 フォルゴーレ



建国200年を記念して新しく開館する米国の国立航空宇宙博物館新館に展示するために復元されたマッキC.202戦闘機。これはワシントンのスミソニアン博物館ハンガーにおけるその復元の過程を追ったスナップである。
〔前ページ〕新しく塗装するために，機体表面の古いペイントは根気よくはがされた。主脚にビニールのカバーをかけているのは，タイアが薬品でおかされないため。〔上・下〕新しい塗装のために参考にした2枚の写真。上は1942年中頃，エル・アラメーンに墜落した第90スコードロン所属機で，機体塗装は就役当時そのまま。下の写真はアメリカに持ち込まれてから展示のために塗装されたもので，正確なマークはひとつもない。

⬆Macchi C.202 of the 90th Squadriglia, El Alamein, mid-1942. Flyers of the South African brigade examine the wreckage.

⬇Repainted in the U.S., there was nothing correct about these markings, though they took on the appearance of being Italian.



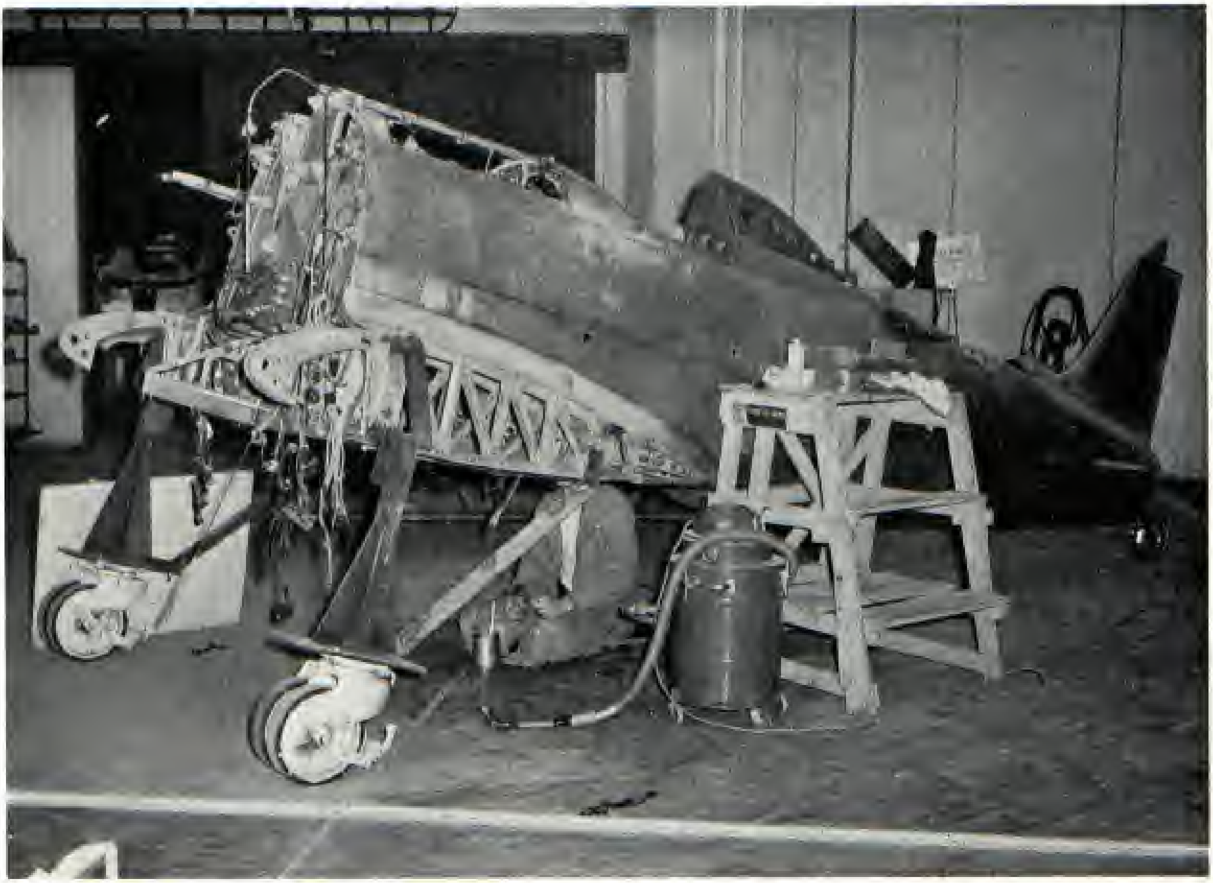
アメリカで復元された　マッキ C・202



The only surviving Macchi C.202 Folgore has been recently restored for exhibit in the new building of National Air and Space Museum, Washington D.C., U.S.A.

ワシントンの国立宇宙航空博物館の新館に展示するために，このほど修復作業が完了したマッキC.202。天井から吊り下げられて，飛行時の姿勢で展示される。この機体は第2次大戦中にライト・アンド・フリーマン飛行場で評価テストを受けたあと，30年以上も倉庫にねむっていたもの。世界に現在するただ1機のC.202であり，訪問者の人気を呼ぶものと期待されている。

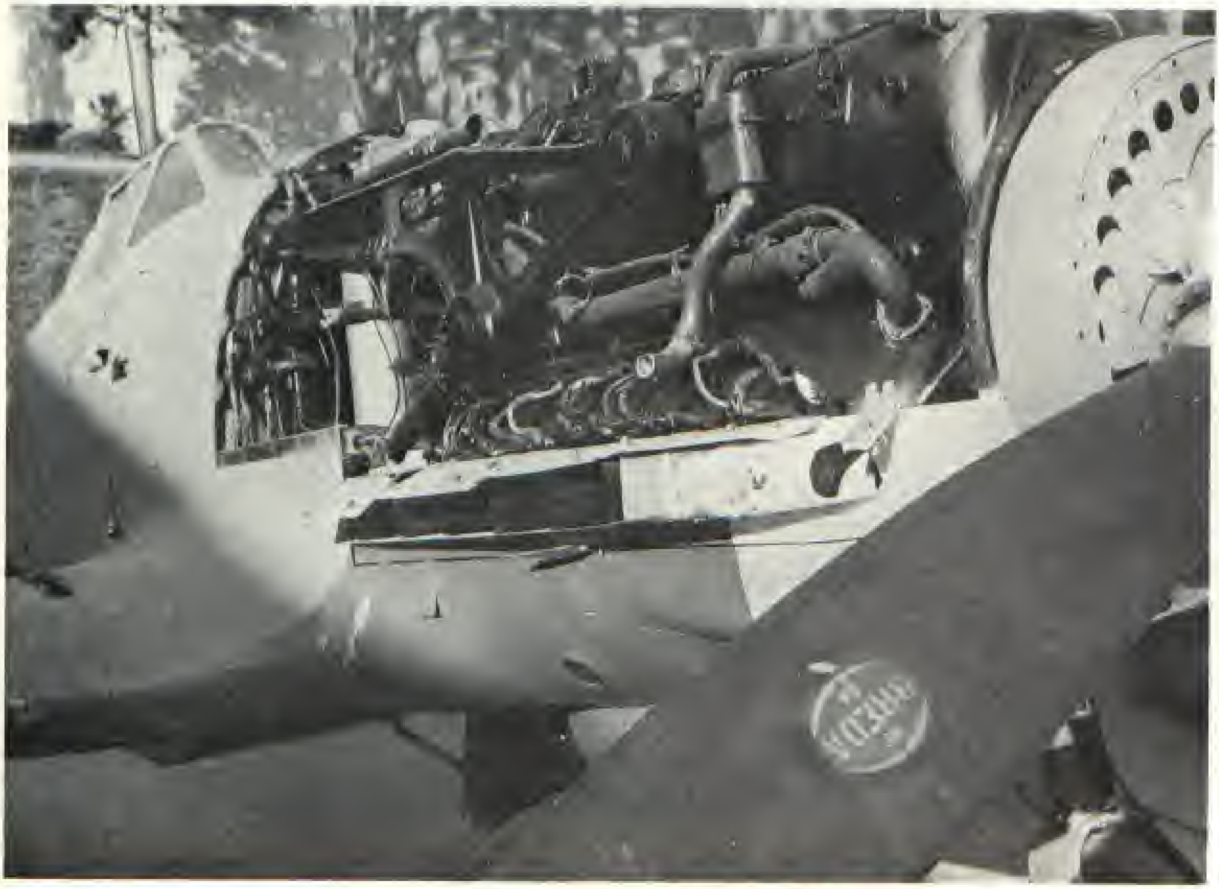




↑ The vacuumcleaner was used for removing crushed walnut shells after they have blown under high air pressure to clean hard to reach places inside the structure.

↓ All areas where serial numbers may have been located were carefully inspected, but no identifying marks could be found.







⬆As it came out of storage, the Alfa Romeo engine was found to be well preserved. The twin 12.7mm machine guns above the engine were still in place. Note the Breda propeller marking that had been masked over during a previous paining.

➡The simple design of the Macchi's undercarringe proved to be a practical one. This is the right strut before restoration.

「左上」腐食の程度を調査するために分解されたC.202。手のとどかないところのサビおとしは，こまかくくだいた，くるみの皮を高圧のエア・プレシャーで吹きつけ，そのあとそれを真空掃除機でとりのぞいた。

〔左下〕ペイントはがしの作業のあいだ，シリアルの手がかりを得るために，それを画かれていたであろうと思われる個所を念入りに調べたが，その根せきはなかった。

〔上〕同機が装備していたアルファ・ロメオ・エンジンの保存状態は良好で，エンジン上部の12.7mm機関銃もそのままの位置についていた。

〔右〕単純なデザインのC.202の主脚。いかにも実用性を重視した設計であることがわかる。これは復元前の右脚の内側である。



前ページと同じく復元されたC.202の細部。〔上〕機首に画かれている"4F. Baracca"のマークは，第一次大戦のイタリアのエースで，36機の撃墜記録をもつフランシスコ・バラッカ少佐をしのんで，第4シュトルモ所属機がつけていた栄光のマークである。

〔下〕尾翼につけられたサボイア家の紋章。この紋章は，戦争記念品として残されていたものから直接写しとったもので，これ以上の正確さを求めることは不可能という"芸術品"でもある。なお，前ページの写真で胴体に画かれている後足で立つ馬のマークは，第4シュトルモのインシグニア。"90"はスコードロン・ナンバー，赤の"4"は機番号である。





〔上〕胴体に画かれているファシーズの標章。中央に斧を入れて束ねたこの棒の標章は古代ローマの高官の先駆者であるリクトルが用いた権威の標章であった。

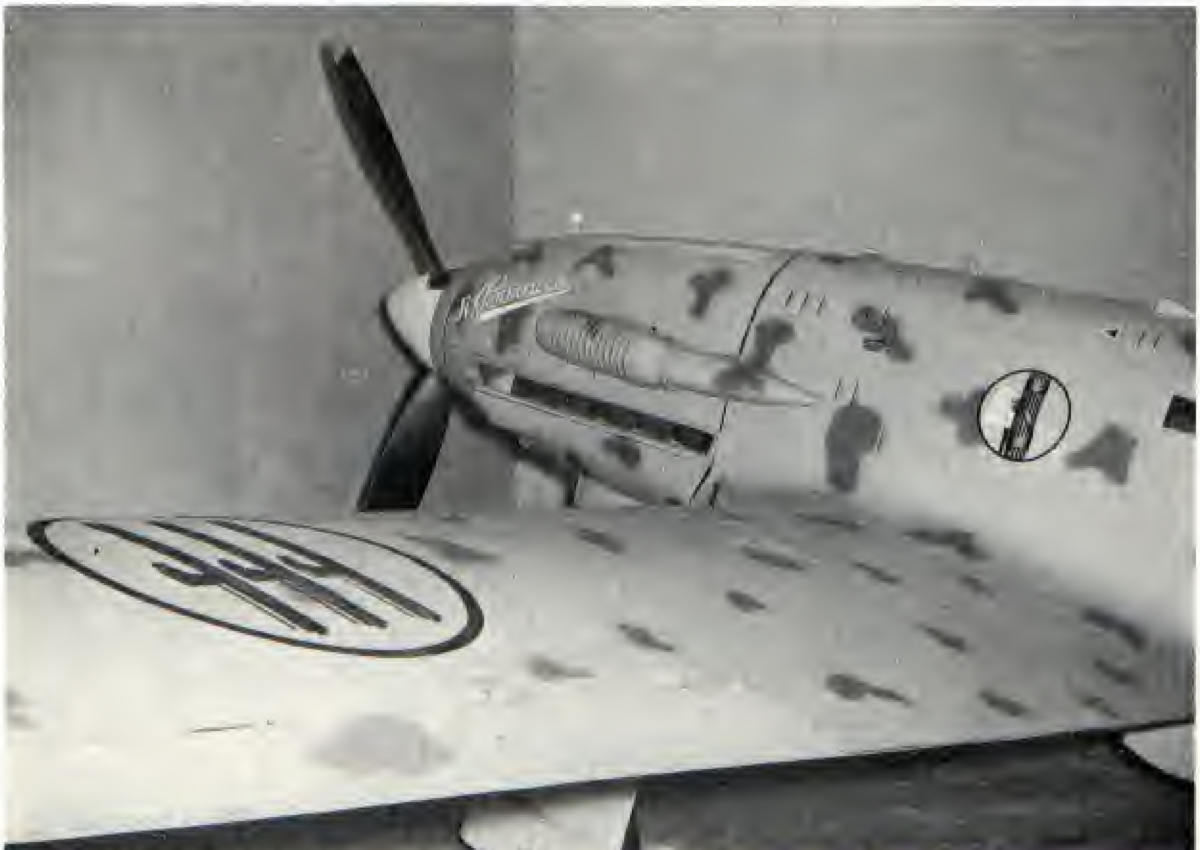
〔下〕C. 202は脚をたたんだまま，天井から吊り下げられて展示されるが，脚の細部にいたるまでていねいに復元された。脚柱はシルバー，車輪はこの機体の内部と同じピー・グリーン(青豆色)である。





〔上〕航空博物館の天井は床上25フィートの高さ。はじめから航空機を吊り下げて展示するように設計されている。C. 202はこの天井から吊り下げられる最初の飛行機。

〔下〕大戦中，C. 202 部隊が採用した部隊マークは5，6 種類あるが，写真にあるデザインのものがいちばん多く使われている。翼はすべて金属，エルロンは布張りであった。





〔上〕復元の完成したC.202は，はさみ形のジャッキで展示位置までもちあげられ，翼と後部胴体をケーブルで吊って展示される。同館で保存している日本の零戦も同じようにして展示される。

〔下〕復元されたC.202のもとのシリアルは不明であるが，考証の結果写真のシリアルがつけられることになった。ASはアフリカ戦線用という意味で，キャブレターには防塵フィルターが付いていたり，そのほか細部も砂漠戦闘用に設計された機体であった。

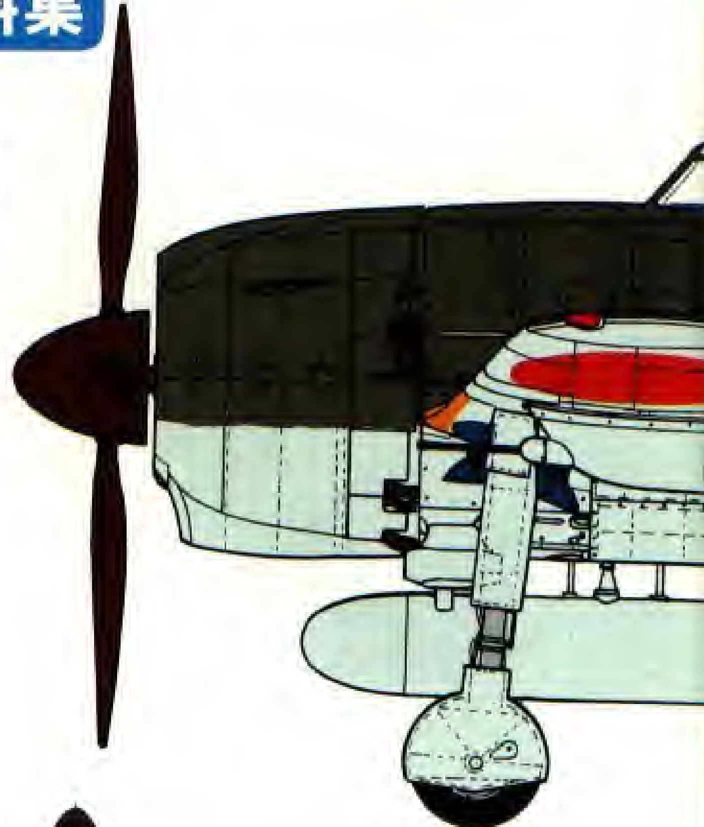
⬇The A.S. stands for "Africa Settentrionale" indicating that various designs were employed for desert operations.

⬆Suspension cables are attached to the wings and aft fuselage.



KAWANISHI
N1K1-Ja
SHIDEN
Type 11a

1/32 SCALE KIT



川西海軍局地戦闘機「紫電」11型甲の
塗装（その2）

「紫電」11型甲の平面塗装例
An N1K1 Ja. camouflage pattern



「紫電」の塗装に必要なレベル・
カラー

⑮濃緑色	㉟明灰白色
㉞黄橙色	㊲青竹色
⑧シルバー	㊶レッドブラウン
㉝黒つや消し	㉘黒鉄色



2 「紫電」11型甲 第601航空隊所属機
N1K1-Ja, No. 601 KOKUTAI

3 「紫電」11型甲 筑波航空隊所属機
N1K1-Ja, Tsukuba KOKUTAI



4 「紫電」11型甲 第341航空隊所属機
N1K1-Ja, No. 341 KOKUTAI



5 「紫電」11型甲 第210航空隊所属機
N1K1-Ja, No. 210 KOKUTAI




S9
TECH AIR INTEL
UNIT-S.W.P.A.





ハイモデリングのための

レベル資料集

局地戦闘機

川西「紫電」11型甲

どういうわけか「紫電」11型甲の鮮明な写真がなく，日本海軍機のなかでは最も写真が少ない部類に入るのは残念である。

写真左上は「紫電」の最も鮮明な写真といえるもので，フィリピンで鹵獲され，米軍の手にわたってテストされた機体で，クラーク基地で修理されて整備中の「紫電」11型甲である。翼下面の20mmガン・ポッドは取はずされ，スピナの形は「雷電」のもののように見受けられるが，写真のゆがみによるものらしく，機体各部のリベットや細部がわかる興味深い写真といえる。

写真右下は左上の写真と同じ機体。このように塗装がはがされてジュラルミン肌となった「紫電」は，なにかアメリカ機的なプロポーションがある。

写真左下はフィリピンで鹵獲された機体で，おそらく左上と同じ機体と思われる。所属は第201航空隊の53号機で，塗装はオリジナル。主車輪はホイール・キャップが取れており，ガンポッド下の地面にころがっている黒いドラム2個は，20mmガンポッド内にある弾倉のようである。

☆レベルの新製品「紫電」について☆

先月号でもご紹介したレベルの話題作「紫電」1/32スケールのデラックス・キットは，現在最後の念入りなお化粧中で，少々発売が遅れているが，充分お待ちいただく価値のある傑作であることは筆者の保証付き。

塗装は前頁のカラー図に示すとおり，ごく標準的な海軍機カラーなので，なるべくスプレー塗装などで実感の出た美しい仕上げにするのが，ハイクラス・マニアのウデまえの発揮できる部分。今回は残念ながら修正を楽しむ（?）ことは期待できそうにない，といえるほどのすばらしさである。

機体の濃緑色と明灰白色の塗り分けラインは，シャープな分割ラインではなく，少々ボカシのある塗り分けとなっているが，フワーとしたボカシでもないというデリケートな塗り分けにもテクニックを発揮したい。

（イラストと解説・橋本 喜久男）



川西　海軍局地戦闘機「紫電」11型甲（N1K1-Ja）構造図

Kawanishi N1K1-Ja SHIDEN



1 式戦闘機"隼"

Ki43-I, 50th Sentai (Fighter Group), Tokorozawa Airfield, Japan, June 1942.



昭和17年6月、所沢飛行場における飛行第50戦隊の1式戦闘機"隼"1型。パイロットが乗り込み、まさに出発しようとしているところ。向う側から順次、始動車がついてエンジンをスタートさせている。 (撮影・菊池俊吉)

Ki43 HAYABUSA Fighter



飛行第50戦隊は太平洋戦争の緒戦は97戦をもってフィリピン進攻作戦、ビルマ作戦を戦いぬいたが、開戦翌年の昭和17年4月から6月にかけて、所沢に帰って1式戦"隼"1型に機種改変した。写真はその未修飛行のときのもの。

陸軍の最新鋭機"隼"は、本文（79ページ）の対談記事にあるように、英・蘭空軍機相手の緒戦ではまさに向うところ敵なしであったが、P-40やP-38などの米軍機を相手にするようになって、しだいに苦戦をしいられることになる。



HAYABUSA Model 1 (Ki43-I) was assigned to the 50th Sentai in place of Ki27 Fighter. Training with HAYABUSA at Tokorozawa, early June 1942.



（撮影・菊池俊吉）

写真は3機編隊での離陸。陸軍の戦闘機で最初に引込脚を採用した"隼"。油圧で操作する引込脚は、トラブルも少なくなかったという。上の写真ではすでに尾輪が浮いて、機体は水平に近い姿勢になっている。編隊離陸の場合は、地上を離れると編隊長の合図で脚を引込み、ついでプロペラ・ピッチを変えた。未修教育を終えた飛行第50戦隊は、石川正戦隊長に率いられ、6月初めに所沢を発ってビルマ方面に進出した。

（撮影・菊池俊吉）





調布飛行場を発進する振武特攻隊の1式戦隼

昭和20年3月末、最後の錬成訓練を終えた特攻振武隊の18、19隊は、沖縄の連合軍艦隊を攻撃するために調布飛行場を発進して、九州の前進基地知覧へ向った。この両隊の調布飛行場における訓練の模様は、すでに本誌でも、おなじみの菊池俊吉氏撮影の写真で紹介しているが、この写真はその19隊の"隼"が、知覧に向けて調布飛行場を離陸する瞬間をうつした未公開写真。広い飛行場に小さなかたまりとなって、日の丸や帽子をふって見送る基地の隊員や同僚のパイロットたち。特攻隊員の後方基地となった当時の調布飛行場の情景がよくわかる貴重な記録写真である。

振武特攻隊は"隼"の2型乙と3型を装備し、尾翼には「矢」のマークを画いていた。19隊の各機は「矢」の下に「九」の文字を図案化したマークもつけていたが、ここの写真でそれがかすかに見える。

HAYABUSA of Shinbutai-19, Special Corps, ready to start from Chofu Field towards Chiran, Kyushu, late March 1945.











〔上〕前ページと同じく調布飛行場を発進する振武特攻隊19隊の"隼"。知覧に進出した同隊は、5月4日、沖縄の連合軍艦隊に特攻攻撃を敢行している。両翼下に落下増槽をつるしての移動。この落下増槽は、満タンにすると1個にドラムカン1本分が入り、初期のころの"隼"は重い離陸であったという。

〔右〕部隊に配備されたばかりの"隼"1型。2翼のプロペラ、眼鏡式射撃照準器を装備した"隼"の1型は、初めのころは翼の剛性不足で、過激な運動をするとシワが寄るという不安があり、パイロット泣かせの新鋭機であったが、この問題は2型なって解消された。

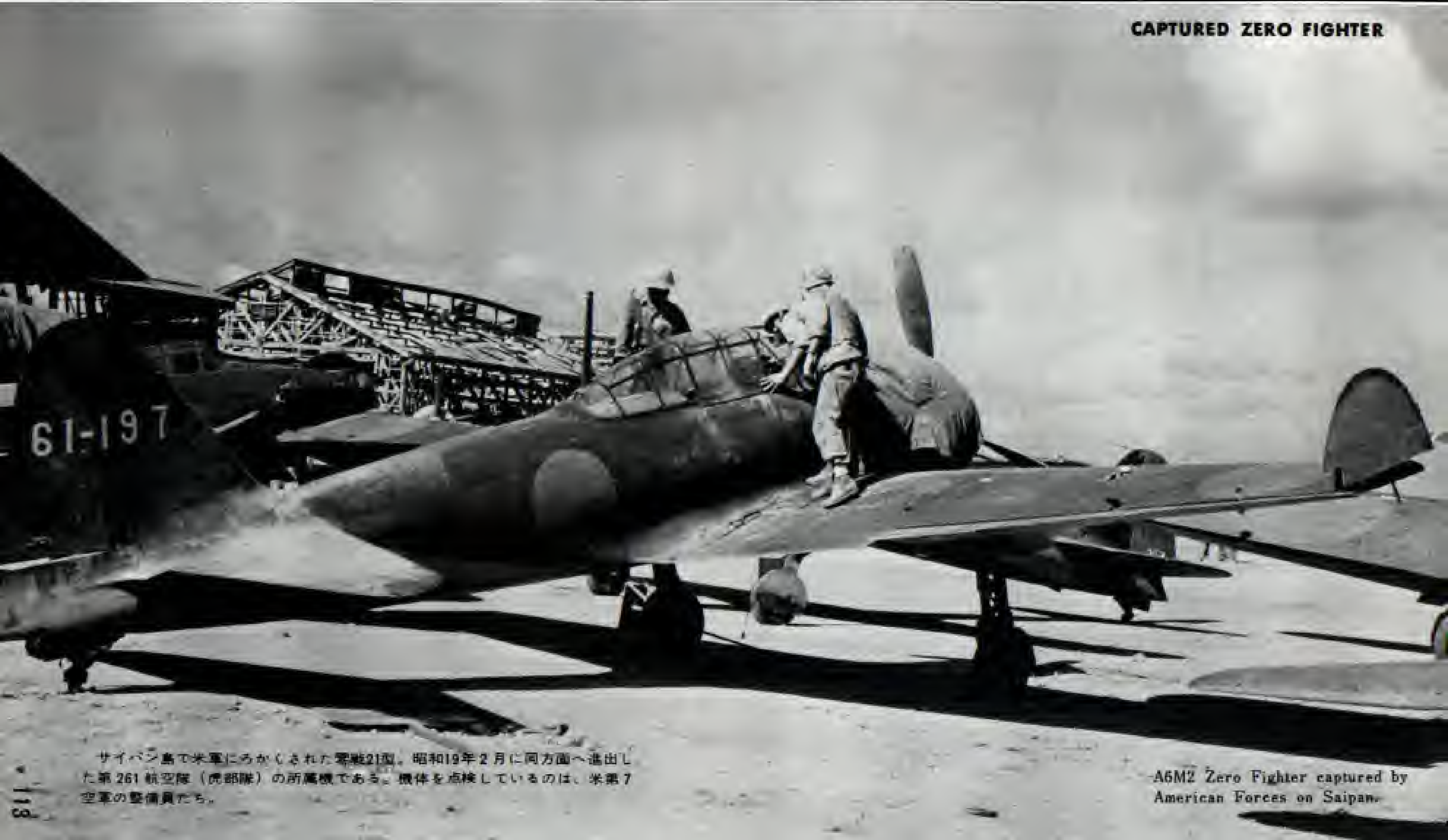
⬆HAYABUSA of Shinbutai-19, Special Corps, at Chofu Field, late March 1945.

➡HAYABUSA Model 1 just assigned to operational use around the summer of 1941.

海軍機未公開
写真集

ろかくされた零戦

CAPTURED ZERO FIGHTER



サイパン島で米軍にろかくされた零戦21型。昭和19年2月に同方面へ進出した第261航空隊（虎部隊）の所属機である。機体を点検しているのは、米第7空軍の整備員たち。

A6M2 Zero Fighter captured by American Forces on Saipan.



A6M3 of No. 261 Kokutai, Saipan, 24 June 1947.

〔上〕前ページと同じくサイパン島でろかくされた第261航空隊の零戦32型。第261航空隊は、太平洋を北上する米軍を迎え撃つために、昭和18年6月に鹿児島基地で急きょ編成された零戦部隊。翌年2月にマリアナ方面に派遣され、米機動部隊を相手に奮戦したが、練度が充分でないうえに、多勢に無勢では抗しがたく、連合軍の手にわたった装備機も少なくなかった。







A6M3 of 582 Chutai, No. 2 Kokutai.



〔左・上〕ニューギニアでろかくされた零戦32型。東部ニューギニア方面に派遣され、昭和17年8月からのガダルカナル攻防戦に投入された第2航空隊第582戦闘機隊の所属機である。写真は1942年12月28日の撮影。

〔下〕同じくニューギニアのブナ基地飛行場の片隅でとらえられた零戦32型。緒戦から中期にかけてジャワ、ラバウル、ニューギニア方面と南太平洋を存分にあばれまわった台南航空隊の所属機である。

A6M3 of Tainan Kokutai, Buna Strip, New Guinea.



●ラバウルに展示されている零戦●



ソロモンの制空、制海権をかけて激しい攻防戦を戦いぬいた日本海軍航空隊が、南太平洋の拠点としていたニューブリテン島ラバウル。その南西の町はずれにあるマルマルアンには、当時の激戦を物語るかのように、傷ついた1機の零戦が、鉄のポールにのせられて飛行の姿そのままに展示されている。





（撮影・石川　昭）



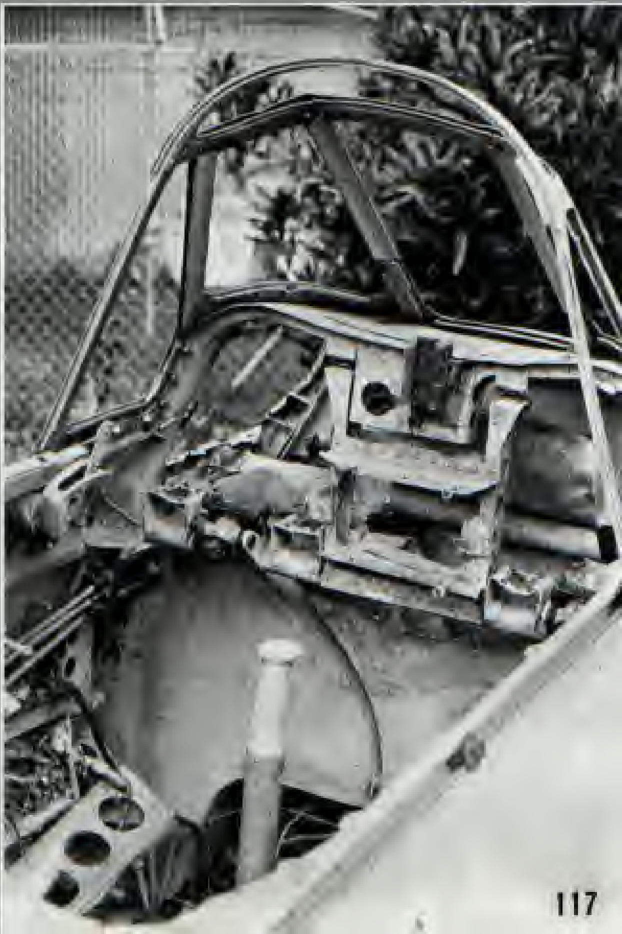
（75ページ本文記事参照）

栄光のラバウル航空隊に所属していた"駿馬"零戦21型の敗ざんの姿であるが、尾部に着艦フックはそのまま、ずい所に華やかな日の面影をとどめている。上の写真の背景は、ラバウル湾と昔かわらぬたたずまいの"花吹山"。





ポールの上にのせられている零戦は、首なしの機体とほかの機体のエンジンを組合わせた合成の零戦。計器類はもちろん、武装もプロペラもはずされているが、上の写真で見るように、21型の機首の面影はそのまま残っている。写真下はほかの場所にあるもう1機の零戦の操縦席。これも無ざんな姿。





↓C. 202 with letters "Dai Banana" on the nose.





↑Macchi C. 202 evaluated by the U.S. Forces.

▶二次大戦のイタリア空軍主力戦闘機◀

マッキ C.202

マッキC.202フォレゴーレは、イタリア空軍が二次大戦中に装備した戦闘機のなかではもっとも高性能といわれたいわば同空軍の主力戦闘機。イタリア空軍の近代化と拡充をめざす"R"計画にもとづいて作られた最初の単座迎撃戦闘機マッキMC.200サエッタの機体を利用し、ドイツから輸入した液冷のDB601エンジンを組み合わせたもので、速度と運動性をかねそなえた優秀機であった。ハリケーンやP-40と互分以上に闘えたというから、わが1式戦"隼"にややまさる程度の実力といえよう。データ上の諸性能は、航続力をのぞいて"隼"よりまさり、武装も胴体の12.7mm×2のほか主翼にも7.7mm×2の装備で、"隼"よりすぐれていた。同機は1941年から43年にかけて約1,500機が生産されている。〔左上〕ろかくされてアメリカでテストされたC.202の1機。〔左下・下〕戦場で現役当時のイタリア戦闘機の写真は数が少ないが、この2枚は第一線でのC.202。本文記事にあるアメリカ国立航空博物館用に復元されたC.202は、こうした写真を参考にして、機体塗装も忠実に再現した。













Focke-Wulf Fw190 and Ta152 captured by RAF.

イギリス軍にろかくされた

Tw190とTa152

前号にひきつづいて、イギリス側の手にわたったドイツの戦闘機。今回はＦｗ190とＴａ152の珍しい写真である。

〔左上〕1940年春に初飛行したＦｗ190の原型３号機Ｆｗ190Ｖ５ｋ。同機は全幅の小さい主翼（主翼面積15㎡）を付けてテストした機体である。〔左下〕ブローム・ウント・フォスLT950誘導魚雷を積めるようにした戦闘雷撃型のＦｗ190Ａ-5／Ｕ15。胴体下にその懸吊装置が見える。Ａ-5／Ｕ14も魚雷を積めるように改造した機体であるが、LT950魚雷用に改造したのは写真の機体がただ１機のみであった。同機はイギリス側に渡る前は、第200爆撃航空団第３連隊（Ⅲ／ＫＧ200）で使われていたものである。〔上・下〕飛行テスト中のＦｗ190Ａ。





フォッケウルフＦｗ190の成功を記念して、ドイツ航空省では、同機の設計者クルト・タンク博士に、Ｆｗ190のG型以降に開発した新型機に同氏の名称をつけることを許したことはご承知のところ。タンクのＴａの記号がついた機体は、152にはじまり、153、154、183、283、400と全部で6機が作られている。

その1番手Ｔａ152はＦｗ190Ｄをもとに開発した高速戦闘機。機首がしぼられて長細くなり、主翼はロング・スパンのものとなって、外形はＦｗ190とはだいぶ異なったものとなった。

〔上〕連合軍の手にわたって、のちにアメリカに運ばれてテストされたＴａ152H-0。H-0はＴａ152の先行量産型で、写真の機体はその3号機（製造番号15 0003）である。

〔下〕イギリス側の手にわたった最初の量産型であるＴａ152H-1。

⬆Ta152H-O (Werk-Nr. 150003) was taken to USA for testing.

⬇Ta152H-1 captured by RAF.





Short's Solent 4 Flyingboat

エアラインの翼

ニュージランド航空

ニュージランド、オーストラリアおよびイギリス政府の共同出資で、現在のニュージランド航空の前身、タスマン・エンパイア・エアウェイズ・リミッテド（TEAL）が創立されたのは1939年。エンパイアS.30飛行艇2機でオークランドとシドニイ間を結ぶ路線で営業を開始、二次大戦終了までに1,000回を超える便を運航した。戦後まもなく新機材としてサンドリンガム飛行艇3機、つづいて上の写真にあるソレント4型飛行艇4機を導入した。その後DC-4をチャーター、最初の陸上機として1953年にDC-6を購入、59年にはエレクトラ、69年にはDC-8を入れて、ロサンゼルス、ホンコン、シンガポールへ翼をのばしている。この間、1961年4月1日にオーストラリア政府の持株を取得して、4年後には現在のニュージランド航空に名称を変更している。

現在同航空の主力機は6機のDC-8であるが、1973年より写真下のDC-10ワイドボデイ機を就役させている。



Wings of Air New Zealand.

McDonnell Douglas DC-10



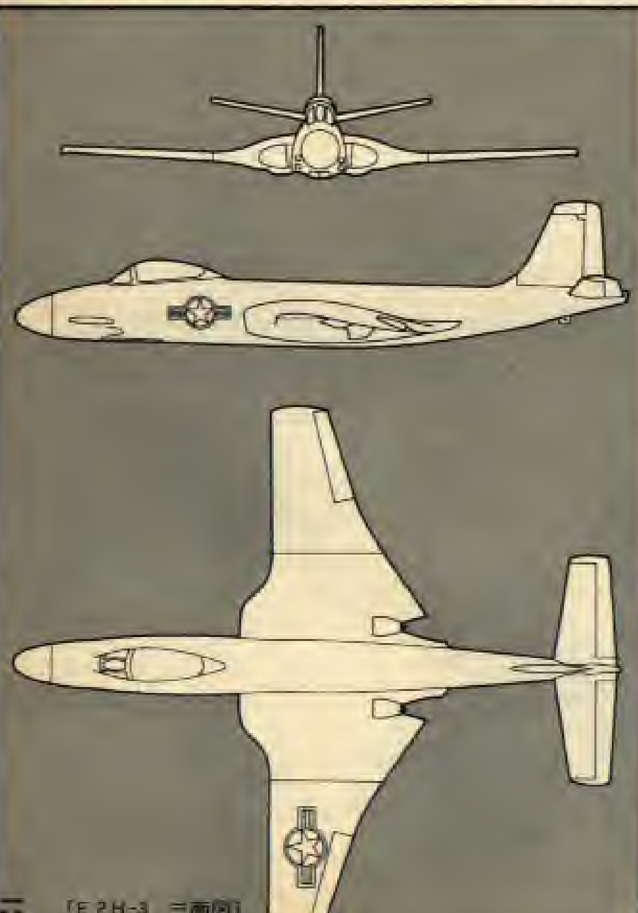
↓ ウェスチングハウスJ34-WE-34ターボジェット・エンジン（推力3,250lb）2基を装備したF2H-2

マクダネル F2H バンシー
McDONNELL F2H BANSHEE

ジェット戦闘機の先輩たち アメリカ海軍 ②

先月号で紹介したＦＨ-1ファントムの後継機として、同機の生産契約と同時に、海軍側ではさらに大型の戦闘爆撃機の開発をマクダネル社に指示した。1945年３月２日、ＸＦ２Ｄ-1の名称で原型２機の製作が決ったが、まもなく呼称はＦ２Ｈに変った。Ｆ２ＨはＦＨ-1によく似た外形であるが、より大型で重量も重く、武装は機首に20㎜機関砲４門装備。原型は1947年１月11日に初飛行、同年５月にＪ34-ＷＥ-22（3,000-lb.st）エンジン装備の量産型Ｆ２Ｈ-1が56機発注された。

Ｆ２Ｈ-1は1949年末から引渡されたが、つづいて胴体を延長して翼端タンクを固定装備としたＦ２Ｈ-2が364機、機首にレーダを積んだ夜戦型のＦ２Ｈ-2Ｎが14機、機首を延長してカメラを積んだ偵察型のＦ２Ｈ-2Ｐが58機、胴体をさらに延ばして燃料タンクをふやしたＦ２Ｈ-3が250機、エンジンをＪ34-ＷＥ-38（3,600-lbst）に換装したＦ２Ｈ-4が150機生産されている。〔ＦＨ-1データ〕全幅13.66ｍ、全長12.69ｍ、全高4.41ｍ、翼面積294sqft（19.31㎡）、自重5,341kg、全備最大重量10,119kg、最大速度856km／h(3,048ｍ)、実用上昇限度45,043ｍ、航続距離2,373km。



〔Ｆ２Ｈ-3　三面図〕



250機作られたＦ２Ｈ-3の１機



ＡＩＭ-7Ｃスパロー III ミサイル4発を装備したＦ３Ｈ-2Ｍ（ＭＦ-3Ｂ）。

マクダネル Ｆ3Ｈ デモン
McDONNELL F3H DEMON

名機Ｆ-4ファントムIIの１期先輩がこのＦ３Ｈデモン。1949年になって、米海軍では陸上機と同程度の性能を持つ単座の艦上ジェット戦闘機の開発を計画、その要望にもとずいてマクダネルではウェスチングハウスＸＪ40エンジン装備の原型ＸＦ３Ｈ-1を作って1951年８月７日に初飛行させた。同社のこれまでの艦上機とは異なって、エンジンは単発、主翼は前縁で40°という初めての後退翼の採用であった。

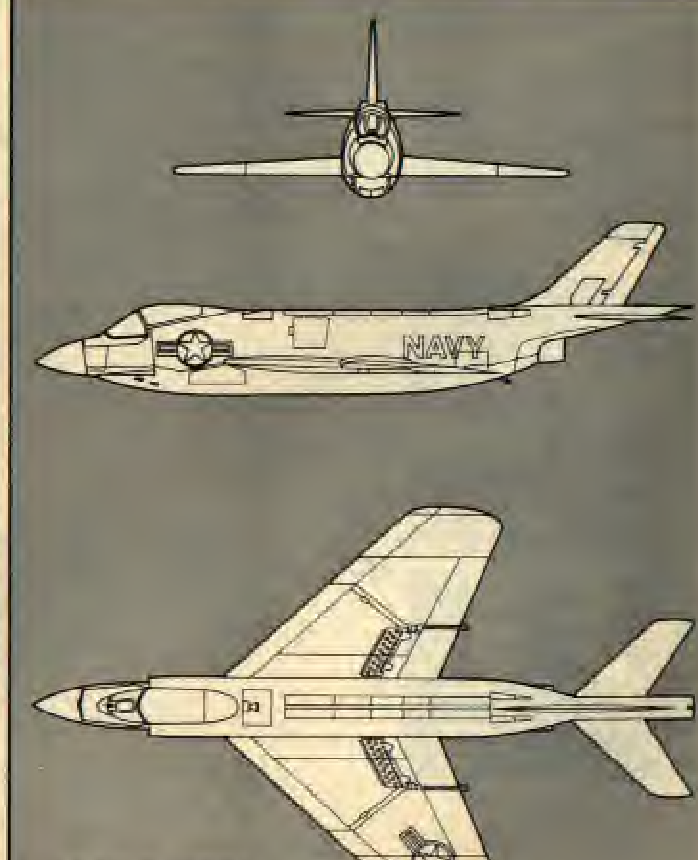
原型に装備したＸＪ40-WE-6エンジンは推力7,200-ｌbstであったが、重量がふえた量産型には推力不足で、J40エンジンの推力向上をねらった。しかし同エンジンの開発はトラブルつづきで、1951年に発注された150機のＦ３Ｈ-1Ｎのうち56機は同系のエンジンを積んだが、途中でアリソン系エンジンに換装、1955年にアリソンJ71-Ａ-2を装備したＦ３Ｈ-2が完成している。

武装は20㎜機関砲４門で、ヒューズＡＰＧ-51レーダが基本装備であった。Ｆ３Ｈ-2は1962年からＦ-3Ｂに呼称が変ったが、計231機生産され、そのほかＡＩＭ-7ＣスパローIIIミサイル４発を装備したＦ３Ｈ-2Ｍ（のちのＭＦ-3Ｂ）が95機、ＡＩＭ-9Ｃサイドワインダーを４発装備したＦ３Ｈ-2Ｎ（のちのＦ-3Ｃ）が125機作られている。Ｆ３Ｈデモンの発注機数は528機であったが、1954年10月に200機に減らされている。生産は1959年に終り、1965年にＦ-4ＢファントムIIにバトン・タッチするまで第一線の任務についていた。

〔Ｆ３Ｈ-2データ〕エンジン：アリソンJ71-Ａ-2Ｅターボジェット（推力9,700-ｌbst）Ｘ１。全幅10.76ｍ、全長17.94ｍ、全高4.43ｍ、主翼面積519sqft（482㎡）。自重10,569kg、最大全備重量15,376kg。最大速度1,041km／h(9,144ｍ)、実用上昇限度13,000ｍ、航続距離最大2,203km。武装・20㎜固定機関砲×４。主翼下に爆弾とロケット弾。



第61戦闘飛行隊（ＶＦ-61）に装備されたＦ３Ｈ-2Ｍの１機。



〔Ｆ３Ｈ-2 三面図〕